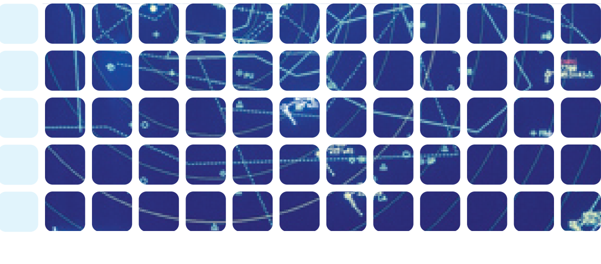


DSNA

Info DSNA

LETTRE MENSUELLE
Direction des Services de la Navigation Aérienne



NUMÉRO 30 - juin 2010

ÉDITO MAURICE GEORGES



Le système de management de la sécurité (SMS) de la DSNA a acquis, au fil du temps, une maturité certaine et est reconnu comme performant, tant au niveau national qu'au niveau international.

Mais c'est également dans le cadre du FABEC, qu'il faut maintenant développer cette démarche en commençant par une connaissance réciproque des méthodes et moyens associés aux SMS existants, afin d'identifier les similitudes et/ou les points de convergences.

Il convient toutefois de noter que l'ensemble des ANSP membres du FABEC bénéficient d'un certain niveau d'harmonisation, issu d'une part du référentiel commun que constitue le règlement 2096/2005 relatif aux exigences communes pour les ANSP, et d'autre part des travaux menés par Eurocontrol et plus particulièrement par la Safety Team.

Pour piloter cette démarche, le FABEC a constitué en janvier 2009 un « Comité Permanent Sécurité ». Cette instance, composée des directeurs de la sécurité des ANSP, se réunit régulièrement pour définir et développer ensemble une politique de sécurité commune.

Je félicite tous les agents de la DSNA qui, en association avec la DSAC, travaillent d'ores et déjà, à créer le « FABEC de la sécurité ». ■

SÉCURITÉ

Le Système de Management de la Sécurité : mode d'emploi



L'équipe MSQS

4 questions à Nicolas Dubois, Chef de la mission Management de la Sécurité de la Qualité et de la Sûreté (MSQS) de la DSNA.

Nicolas Dubois, pouvez- vous nous expliquer en quoi consiste le système de management de la sécurité (SMS) de la DSNA ?

Un système de management de la sécurité, c'est un ensemble de moyens qui permet à un prestataire de services de la navigation aérienne de s'assurer, et de démontrer, que son fonctionnement permet de garantir un niveau acceptable de sécurité à l'ensemble de ses usagers. Le règlement européen 2096/2005 précise qu'il s'agit d'une « gestion formalisée, explicite et proactive de la gestion systématique de la sécurité », chacun de ces termes ayant son importance dans la mise en œuvre du SMS.

Un SMS repose sur les trois piliers que sont :

- une politique sécurité : elle doit couvrir la répartition des rôles et des responsabilités, ainsi que les niveaux de compétence associée. On y retrouve également des aspects importants comme la Just Culture et la notion de priorité accordée à la sécurité.
- Une gestion des risques : le volet le plus connu de ce pilier est la gestion des risques liés aux changements ATM, en particulier les études de sécurité. Une autre dimension essentielle est la gestion de la performance : report d'évènements, indicateurs associés, actions visant à améliorer la sécurité, comme par exemple les plans EAPPRI (1), EPAIRR (2), etc. Mais cela couvre également les audits internes, les exigences relatives à la documentation opérationnelle, l'assurance sécurité, ou encore la maîtrise des prestataires extérieurs.
- La promotion de la sécurité : on y trouve les exigences relatives à la conscience du risque de la part de l'ensemble des opérateurs, à tous les niveaux de l'organisation et à l'exploitation des enseignements tirés de l'analyse des évènements liés à la sécurité (au travers, par exemple, du retour d'expérience, mais les conséquences peuvent aller bien au-delà).

Aujourd'hui, les états membres d'Eurocontrol participent à un programme d'évaluation de la maturité de leur SMS, afin de bénéficier d'un regard extérieur sur les marges de progrès envisageables (3), dans chacun des domaines cités ci-dessus.

Il est important de noter que si le SMS est garant de la compétence du prestataire en matière de gestion de la sécurité, son bon fonctionnement repose sur la culture sécurité de l'organisation. Il s'agit là de l'idée que chacun des agents se fait de la maturité du système, qui va l'inciter, ou constituer un frein, à sa contribution à l'amélioration collective de la sécurité. Si le SMS est le moteur de l'amélioration continue, la culture sécurité est son carburant.

Enfin, il convient de préciser que le SMS de la DSNA fait partie de son Système de Management Intégré (SMI) ce qui garantit une cohérence et une plus grande efficacité des actions menées dans les domaines de la sécurité, mais aussi de la qualité, de la sûreté et de l'environnement.

De quels moyens disposez-vous pour mettre en œuvre la politique sécurité de la DSNA ?

Le fonctionnement du SMS est l'affaire de tous au sein de la DSNA mais, plus particulièrement, l'animation du SMI repose sur les entités suivantes :

- 4 divisions et un chef de programme sûreté au sein de MSQS qui sont en charge :
  - de l'Assurance de la Performance Sécurité,
  - du volet Audits et Certification,
  - de l'assurance de la Conformité Réglementaire,
  - et des Etudes de Sécurité.
- Des pilotes et copilotes de processus qui s'assurent, chacun dans leur domaine de compétence, de l'amélioration continue de notre fonctionnement, de l'identification des faiblesses ou des dérives, et de la mise en œuvre des actions associées.
- Un réseau particulièrement actif de responsables SMI, au sein de la DTI et de chacune des structures de la DO, dont l'échelon central qui joue un rôle particulier de synthèse et d'homogénéisation.
- Et enfin, des analyses continues et approfondies faites au sein des Qualités de Service (QSE et QST) sous l'impulsion de la DO.

(1) Plan visant à la prévention des incursions sur piste
(2) Plan visant à minimiser les conséquences des intrusions illicites de vols VFR dans les espaces aériens contrôlés.
(3) Sur une échelle comprenant 5 niveaux : en construction, début de mise en œuvre, mis en œuvre, évalué et piloté, amélioration continue.



DSNA

NUMÉRO 30 - juin 2010

Comment travaillez-vous avec la DSAC, notre autorité nationale de surveillance ?

Les relations avec la DSAC, autorité nationale désignée pour la délivrance de notre certificat de prestataire de services de la navigation aérienne et pour la surveillance continue de la DSNA, sont très étroites et couvrent l'ensemble des aspects cités plus hauts.

Ces relations sont synthétisées chaque année dans un Plan de Surveillance, qui retrace le programme d'audits (et les thèmes ou processus couverts), mais aussi les réunions visant à s'assurer du suivi des actions mises en œuvre par la DSNA, suite à des audits ou des recommandations du BEA, de la CSCA ou de la CMSA (4). Des rendez-vous périodiques sont également prévus pour faire le point sur les actions mises en œuvre par la DSNA dans le cadre de la délivrance initiale de notre certificat, sur la performance de la DSNA en matière de sécurité et, depuis l'année dernière, sur un certain nombre d'actions de promotion de la sécurité issues du Programme de Sécurité de l'Etat élaboré par la DSAC.

Dans le cadre du FABEC, quels sont vos relations avec les autres ANSP en matière de SMS ?

Nous nous rencontrons très régulièrement pour confronter nos approches en matière de SMS, essayer de mieux se connaître et de faire émerger des méthodes communes. Plus particulièrement, nous avons lancé des programmes de travail dans les domaines des études de sécurité (un appel d'offres vient de paraitre pour le développement d'une méthodologie commune qui pourrait être mise en œuvre pour des changements concernant plusieurs ANSP du FABEC), de la gestion des évènements liés à la sécurité (report des évènements, traitement et analyse, etc.), des audits, et ce, dans le cadre d'une initiative préexistante qui concernait skyguide, la DSNA et la DFS.

En parallèle, nous travaillons sur le développement de relations de travail efficaces et partagées avec les autorités de surveillance du FABEC, réunies au sein d'un comité ad hoc : notification commune ou coordonnée des changements ATM par les ANSP, acceptation commune ou coordonnée par les NSA.

Enfin, nous devrions lancer dans les prochaines semaines une réflexion sur la mesure de la performance en matière de sécurité : cette réflexion nous permettra de prendre des positions communes par rapport à la réglementation européenne en matière de suivi de la performance, avec l'objectif de proposer des objectifs cohérents aux régulateurs. ■

(4) Bureau d'Etudes et d'Analyses pour la sécurité aérienne, Commission de Sécurité de la Circulation Aérienne, Commission Mixte pour la Sécurité Aérienne.

AGENDA AUDIT INTACT DU 1ER SEMESTRE 2010

7 et 8 janvier	Workshop Stratégie du Standing Committee Safety (SC SAF) à Zurich
19 et 20 janvier	réunion du groupe SOMS (gestion des évènements liés à la Sécurité) à Paris
29 janvier	réunion du SC SAF à Zurich
Du 3 au 5 février	Audit Intact du CRNA/Est
1er mars	réunion Stratégie du SC SAF à Amsterdam
8 mars	réunion du SC SAF à Langen
Du 15 au 17 mars	Audit Intact du SNA/SSE
14 Avril	réunion du groupe Oscar (étude de sécurité globale pour le FABEC) à Amsterdam
15 avril	SC SAF à Amsterdam
17 et 18 mai	réunion du groupe SOMS à Bruxelles
Du 18 au 20 mai	Audit Intact de la DFS (Langen)
27 mai	SCSAF à Toulouse
9 et 10 juin	réunion du groupe Intact (échange en matière d'audits internes) à Paris
14 juin	réunion du groupe Oscar
28 juin	SC SAF à Bruxelles

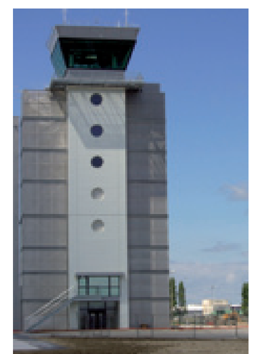
GRANDS DOSSIERS

FABEC : Signature d'un accord de coopération sur la formation initiale des contrôleurs aériens

Le 3 juin dernier, les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) du FABEC et l'ENAC ont signé un accord de coopération relatif à la formation initiale des contrôleurs aériens. Dans un premier temps, il permettra d'harmoniser le contenu et la durée du cursus basic et de délivrer cette formation aux élèves ab-initio du centre de contrôle de Maastricht (24 à 36 élèves par an).
Cet accord favorisera une meilleure efficience de la capacité d'accueil pour les écoles de formation. Le comité directeur de cette instance initiera un plan d'actions pour 2011.
Rappelons que l'espace aérien du FABEC regroupe environ 17 700 personnes et représente 55 % du trafic européen dans cette zone. ■



RÉALISATION



Une nouvelle vigie à Saint Nazaire

Le 8 juin dernier, le SNA/O a mis en service une nouvelle vigie à St Nazaire, fruit d'une collaboration étroite avec AIRBUS.
L'extension de l'usine Airbus dans la zone aéroportuaire de Grons avait totalement enclavé l'ancienne tour de contrôle, lui ôtant la visibilité d'une partie importante du tour de piste.
Après plusieurs années de négociations, AIRBUS a financé la construction de la nouvelle tour à partir des spécifications fournies par le SNA/O. De son côté la navigation aérienne a pris en charge l'équipement de la vigie, les déplacements de câbles, etc.
La nouvelle tour, livrée en février 2010, a été érigée en charpente métallique au pied de 2 énormes hangars destinés, l'un à l'A350, l'autre au déchargement des Bélugas. Parallèlement, l'exploitant (CCI Nantes/St Nazaire) a étendu les parkings et a construit une nouvelle bretelle d'accès. L'opération sera totalement achevée le 28 juin avec la mise en service d'IRMA. ■

ENVIRONNEMENT

L'odyssée d'Iliade

Le logiciel ILIADE (Interface Logicielle Interservices pour une ADministration Exemplaire) a été développé par la Mission Environnement de la DSNA, afin de recueillir les 103 données inhérentes au PAE (Plan Administration Exemplaire). Ce plan, issu d'une circulaire du Premier Ministre en date du 3 décembre 2008, vise notamment à :

- ne plus autoriser l'utilisation de bois et papiers non issus de la gestion durable,
- éliminer les produits nettoyants toxiques ou dangereux,
- recycler les déchets, etc.

Le SG a très rapidement retenu ce logiciel « made in DSNA », pour agréger les données de l'ensemble de la DGAC et a ensuite proposé au MEEDDM l'utilisation de cet outil. Par circulaire du 29/3/2010, le Secrétaire Général du MEEDDM a validé l'utilisation d'ILIADE pour l'ensemble du Ministère. ■

Directeur de la publication
Maurice Georges

Édition
DSNA Cabinet
01 58 09 41 59

Conception et Réalisation
Image et Stratégie Production

